

# クロスセクター効果とは

分野別代替費用(2,240万円)－財政支出(1,690万円)＝CSE(550万円)

西村和記 / 株式会社丸尾計画事務所

土井勉 / 一般社団法人グローバル交流推進機構

近畿運輸局 交通企画課

東徹 / 一般社団法人システム科学研究所

喜多秀行 / 神戸大学大学院教授

## 地域公共交通

### 赤字＝廃止でいいの？

地域公共交通が廃止になったら、医療送迎やスクールバスが必要となり、現在の補助金より行政コストが増加するかもしれません

### ちょっと計算してみませんか？

#### 赤字と呼ばないで

通常の事業では、収益が経費を下回ると「赤字」と呼ばれます。コミュニティバス等の地域公共交通は、料金収入が運行費用を下回ることが多くありますが、次の理由から、「赤字」と呼ぶことは適切ではありません。

- 1 「赤字」と呼ぶと、廃止が最適という誤解を生みます
- 2 「赤字」と呼ぶと、サービスが改善されません
- 3 「赤字」と呼ぶと、担当職員の士気が低下します
- 4 諸外国でも収入が経費を下回っていますが「赤字」とは呼ばれていません

#### 鉄道・バスが廃止されると？

地域公共交通は、通院や買物などの生活を支えており、廃止されると地域のあり方にも影響が懸念されます。

運賃収入では運行費用をまかなえない鉄道やバスは、現在行政からの補助金等の公的負担で維持されていますが、この補助金等の財源確保が困難な状況です。しかし、もし地域公共交通(鉄道・バスなど)が廃止になってしまったら、移動の足がなくなる人たちに医療施設への送迎支援の実施等で、廃止前よりも行政コストが増加してしまうかもしれません。



#### 赤字じゃなかったら何？

例えば、デパートのエレベータを利用するのは無料なので、エレベータの収入はゼロです。でも、建設費も維持費もかかるので、支出はゼロではありません。ところが、誰もエレベータは赤字だとは言いません。なぜでしょう？もしエレベータが有料だとしたら、みんなデパートに来るでしょうか？エレベータは、デパートに人が来てくれるために動かしているのです。デパートが黒字になることが目的で、エレベータを動かすことは、そのために必要な支出です。つまり、コミュニティバス等の地域公共交通への補助は、「赤字」ではなく「地域を支えるための支出」なのです。



#### 地域公共交通のクロスセクター効果とは

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果です。

クロスセクター効果は、「地域公共交通の運行に対して行政が負担している財政支出」と「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」というコスト同士を比較するものです。「地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる分野別代替費用」は、スクールバスや病院送迎バスなどの施策の実施費用です。



#### クロスセクターの効果の算定について(例)

##### 通院に利用されているバス路線が廃止

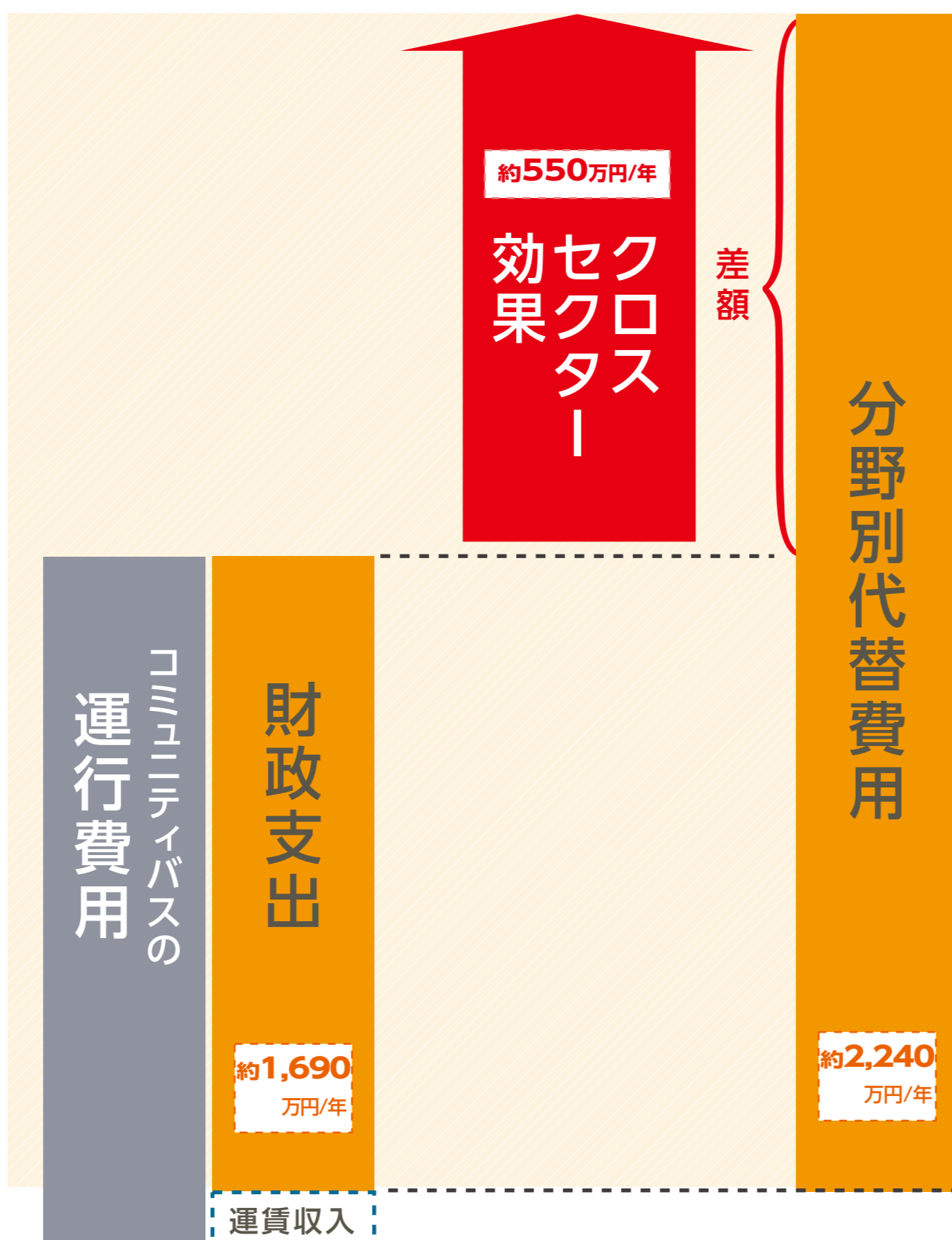
通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービスを検討する必要があります。

##### 通院のためのタクシー券配布 [円/年]

＝バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数 [人/日] × 1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回] × 2 (1往復) × 日数 [日/年] - 現在実施している通院のためのバス利用補助対策費 [円/年]

#### 兵庫県福崎町におけるコミュニティバスのクロスセクター効果算出事例

兵庫県福崎町を参考にクロスセクター効果を算出してみました。2017年度(H29)においては、福崎町がコミュニティバス(サルビア号)に支出する費用が年間約1,690万円(実績見込み)であるのに対して、コミュニティバスを廃止した場合の分野別代替費用が年間約2,240万円必要であることから、クロスセクター効果額は年間約550万円と算出されています。



分野	コミバス(サルビア号)が廃止された場合に追加的に必要となる行政負担項目	費用
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在コミバスを利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	通院のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して通院している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	→約450万円/年
	医師による往診 現在コミバスを利用して通院している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象に医師が往診するとして計上	約2,880万円/年
	医療費の増加 コミバス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上	約30万円/年
商業	買物バスの運行 現在コミバスを利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,360万円/年
	買物のためのタクシー券配布 現在コミバスを利用して買物している高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	→約810万円/年
	移動販売実施補助 廃止されるバス停で移動販売を実施するとして計上	約830万円/年
観光	観光地送迎貸切バスの運行 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を貸切バスで送迎するとして計上	約1,510万円/年
	観光地送迎のためのタクシー運賃補助 現在コミバスを利用して観光地に行っている人を対象にタクシー券を配布するとして計上	→約90万円/年
福祉	タクシー券配布(通院・買物・観光以外の自由目的での利用) 現在コミバスを利用して福祉施設や行政施設等へ行っている高齢者(車免許なしの人に限り)を対象にタクシー券を配布するとして計上	約630万円/年
財政	土地の価値低下等による税収減少 廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる税(土地の固定資産税及び都市計画税)減少分を想定して計上	約240万円/年
分野別代替費用		約2,240万円/年

※1 財政支出は2017年度(H29)実績見込み分野別代替費用は2017年(H29)サルビア号利用状況や利用者アンケート調査結果を用いて算出  
※2 各分野の費用の合計と総数(分野別代替費用)の約10万円の差は、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。

